

Abstimmung vom 1.4.1990

Das Kleeblatt bringt den Initianten kein Glück: Nein zu drei Autobahninitiativen

Abgelehnt: Volksinitiativen «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon», «für ein autobahnfreies Knonauer Amt» und «für eine freie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil» (Kleeblatt-Initiativen)

Brigitte Menzi

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Menzi, Brigitte (2010): Das Kleeblatt bringt den Initianten kein Glück: Nein zu drei Autobahninitiativen. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 466–468.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Der seit Mitte der 1970er-Jahre aktive Widerstand gegen den Nationalstrassenbau im Allgemeinen (vgl. Vorlage 279) und gegen einzelne Projekte im Besonderen erreicht 1987 einen neuen Höhepunkt: Gleich vier Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon, im Knonauer Amt, zwischen Biel und Solothurn und im Jura werden vom VCS zusammen mit regionalen Komitees unter dem Titel «Kleeblatt-Initiativen» eingereicht. Dies, nachdem das Parlament im Vorjahr trotz nochmaliger Überprüfung der umstrittenen Teilschnitte für alle Projekte grünes Licht gegeben hat. Mitgetragen werden die Initiativen von der SP und den Grünen sowie von verschiedenen Umweltschutzorganisationen.

Da mit der Einreichung des Kleeblatts für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängen die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung ihrer Volksbegehren. Der Bundesrat empfiehlt alle vier Initiativen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung mit der Begründung, diese stellten das Gesamtkonzept der Nationalstrassen infrage und würden bei einer Annahme die betroffenen Regionen in ein Verkehrschaos stürzen. Dass die vier umstrittenen Nationalstrassenabschnitte einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, bezeichnet der Bundesrat als Selbstverständlichkeit. Nach diesem klaren Bekenntnis der Landesregierung und wegen mangelnder Unterstützung seitens der Bevölkerung ziehen die Initianten Ende 1989 die Jura-Initiative zurück – aus einem vierblättrigen wird ein dreiblättriges Kleeblatt. Doch auch dieser reduzierte Forderungskatalog hat im Parlament keine Chance: Alle drei Initiativen werden von National- und Ständerat mit deutlichen Mehrheiten bachab geschickt.

GEGENSTAND

Die Initiativen verlangen, dass erstens zwischen Murten und Yverdon keine Nationalstrasse gebaut oder betrieben werden darf (Vorlage 360), zweitens das Knonauer Amt frei von Nationalstrassen bleiben muss und Anschlüsse an solche weder im Knonauer Amt noch in der Gemeinde Birrnsdorf betrieben werden dürfen (Vorlage 361) und drittens zwischen Zuchwil und Biel in den Bezirken Bucheggberg, Lebern und im Amtsbezirk Büren keine Nationalstrasse erstellt oder betrieben werden darf (Vorlage 362).

ABSTIMMUNGSKAMPF

Neben den bürgerlichen Parteien und den Wirtschaftsverbänden engagiert sich vor allem die Autolobby stark in der gegnerischen Kampagne. Als Hauptargument wird gegen die Initiativen ins Feld geführt, dass das als Ganzes gedachte Nationalstrassennetz nicht zerstückelt werden dürfe, weil es sonst seine auch in wirtschaftlicher Hinsicht zentrale Aufgabe nicht mehr erfüllen könne. Gerade die im Herzen Europas gelegene Schweiz sei auf gut ausgebaute Nationalstrassen angewiesen. Lücken im Autobahnnetz würden nach Meinung der Gegner lediglich zu einer Verla-

gerung des Verkehrs auf Haupt- und Lokalstrassen führen und so zusätzliche Staus und erhöhten Schadstoffausstoss verursachen. Unterstützt werden die Kleeblatt-Initiativen von den linken Parteien, den Umweltschutzverbänden, dem LdU, der EVP und der SP. In ihren Augen ist das Autobahnnetz bereits genügend ausgebaut und bedarf keiner Erweiterungen mehr. Die geplanten Strassenabschnitte würden zudem der offiziellen Bundesratspolitik für sauberere Luft, mehr Sorgfalt im Umgang mit dem Boden und mehr Schutz von Mensch und Natur zuwiderlaufen. Beide Seiten führen eine engagierte Kampagne, wobei die Initiativgegner auf die finanzielle Unterstützung der Autoindustrie zählen können. Mit ihrer Hilfe werden zahlreiche Inserate in allen Landesteilen geschaltet, in denen an die interkantonale Solidarität und für den Ausbau des Nationalstrassennetzes appelliert wird. In der Westschweiz mischt sich sogar eine Gemeinde in den Abstimmungskampf ein und finanziert das lokale Nein-Komitee – ein Vorgehen, das scharf kritisiert wird.

ERGEBNIS

Am 1. April 1990 werden alle drei Initiativen mit Neinstimmenanteilen zwischen 66 (Aarelandschaft) und 68,6% (Knonauer Amt) verworfen. Die Beteiligung beträgt 41,1%. Nicht einmal die von den Autobahnabschnitten direkt betroffenen Kantone nehmen die jeweilige Vorlage an. Am meisten Unterstützung erhält noch die Aarelandschaft-Initiative, welche in den Kantonen Bern und Solothurn nur knapp verworfen wird. Wie auch bei der am selben Wochenende zur Abstimmung gelangenden Initiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» (vgl. Vorlage 359) ist die Ablehnung in der französischsprachigen Schweiz am massivsten. So lehnen etwa die Waadt und Freiburg die Initiative gegen den Ausbau der N1 zwischen Yverdon und Murten (Vorlage 360) mit über 80% Neinstimmen ab. Wie aus der Nachbefragung hervorgeht, war das Abstimmungsverhalten bei den drei Initiativen nahezu identisch. Die Befürworter gaben als Hauptmotive für ihre Entscheidung meist umweltschützerische Argumente an und zeigten sich davon überzeugt, dass das bereits bestehende Autobahnnetz genüge. Die Gegner nannten vor allem die Wichtigkeit eines zusammenhängenden Nationalstrassennetzes als Motiv für ihre Ablehnung.

QUELLEN

BBI 1989 I 641; BBI 1989 III 1671; BBI 1989 III 1672; BBI 1989 III 1673. Erläuterungen des Bundesrates. APS 1987 bis 1990: Verkehr und Infrastruktur – Strassenverkehr – Strassenbau. Vox Nr. 39. Vatter et al. 2000: A-12.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.